

Warum fasziniert das Transaxle-Konzept bis heute?

08/07/2026 Ein gelungener Sportwagen definiert sich durch Dynamik und Balance. Die Transaxle-Bauweise setzte hier neue Maßstäbe.

Work-Life-Balance, Ausgeglichenheit, Belastungssteuerung: Solche Prinzipien prägen heute den Lebensstil vieler Menschen. Die optimale Balance beschäftigte Porsche-Ingenieure bereits vor mehr als 50 Jahren. Damals reifte im Entwicklungszentrum in Weissach eine für Sportwagen neue Antriebsarchitektur heran: Motor vorn, Getriebe hinten – die so genannte Transaxle-Bauweise. Das Konzept sorgte für eine nahezu ausgeglichene Gewichtsverteilung auf beiden Achsen. 1976 kam der 924 mit dieser Antriebskonfiguration auf den Markt, 1977 folgte der 928 als leistungsstarker Gran Turismo. Es war der Beginn der Transaxle-Ära, die mit dem 944 ab 1981 fortgeführt wurde und im 968 (ab 1991) ihren Höhepunkt fand. Bis heute gilt diese Technologie als revolutionär, wegweisend und innovativ.

Der Begriff Transaxle setzt sich aus den beiden Worten „trans“ (lateinisch für „jenseits, über“) und „axle“ (englisch für „Achse“) zusammen. Gemeint ist eine Kraftübertragung: Das Drehmoment des

wassergekühlten Motors, der über der Vorderachse platziert ist, wird über eine Kupplung auf eine Antriebswelle – die eigentliche Transaxle – übertragen. Von dieser wird es zum Getriebe und Differenzial an der Hinterachse geleitet. Die Welle hat einen Durchmesser von 20 bis 25 Millimetern, ist etwa 1,50 Meter lang und rotiert, mehrfach kugelgelagert, in einem starren Zentralrohr, das von der Vorderachse zwischen den Vordersitzen zur Hinterachse führt.

Auf ganzseitigen Werbeanzeigen, die das neue Transaxle-Konzept griffig erklären sollten, hieß es damals knapp: „Getriebe hinten, Motor vorn – Transaxle dazwischen." Ein Novum bei Porsche. Das Unternehmen war nie auf eine Bauart festgelegt. Bis dato gab es Mittelmotorkonzepte wie beim 914 und natürlich das 911-Prinzip mit luftgekühltem Heckmotor und Heckantrieb. Auch der 356, mit dem alles begann, war ein Hecktriebler. Fahrzeuge dieser Bauart neigen zu Eigenheiten, reagieren mitunter schwer kalkulierbar. Sie stehen für sportliches Fahren, erfordern fahrerisches Können, Kraft, Mut und Reaktionsschnelligkeit.

Entsprechend skeptisch wurde die neue, auf Ausgewogenheit und Beherrschbarkeit ausgelegte Antriebsphilosophie von manchen beäugt – innerhalb wie außerhalb des Unternehmens. Die Verunsicherung wurde auch bei der Pressevorstellung des 924 in Südfrankreich deutlich. „Der jüngste Porsche ist nur halb so stark wie der Stärkste, aber vier Fünftel so schnell und genauso rassigrassig …", hieß es im Pressetext zum Fahrzeug. Das klingt ziemlich defensiv, wobei es durchaus angebracht gewesen wäre, die neuen Stärken des Wagens zu betonen. Denn der Grund für die Neuordnung des Antriebslayouts hieß: perfekte Balance. Die wurde erreicht, indem man die beiden Schwergewichte Motor und Getriebe in Bug und Heck platzierte, was eine nahezu ausgewogene Achslastverteilung ergab. So gesehen war der 924 ein „richtiges Fahrer-Auto", wie es die Werbung damals versprach. Das hatte er mit dem 911 gemein, wenn auch die Charaktere beider Sportwagen völlig unterschiedlich waren.

Insbesondere für Sportwagen hat eine möglichst ausgewogene Achslastverteilung – als ideal gilt ein Verhältnis von 50 : 50 – erhebliche Vorteile. Durch sie wird sichergestellt, dass sowohl die Lenkbefehle über die Vorderachse als auch die Antriebskräfte über die Hinterachse präzise und effizient auf die Fahrbahn übertragen werden. Ein Über- oder Untersteuern des Fahrzeugs wird durch die ausgewogene Gewichtsverteilung von vornherein nahezu vermieden. Zudem fährt sich ein derart ausbalanciertes Auto sehr viel einfacher, sicherer und souveräner – auch für Menschen ohne Rennlizenz.

Darüber hinaus sorgt die Bauweise mit einem starren Transaxle-Rohr von vorn nach hinten für eine höhere passive Sicherheit. Denn im Fall einer Kollision werden die von der Knautschzone vorn oder hinten aufgenommenen Kräfte über die starre Verbindung abgeleitet. Die Passagierzelle wird sozusagen überbrückt und die Insassen werden geschützt. „Die Transaxle-Bauweise war nicht nur bezüglich der Fahrdynamik revolutionär, sondern auch von Anfang an ein konzeptioneller Bestandteil der Crash-Sicherheit", bestätigt heute Hermann Burst, der damalige Leiter des Karosserieversuchs bei Porsche. Weitere Pluspunkte des Prinzips waren der vergleichsweise geräumige Innenraum mit vier Sitzplätzen sowie das für Sportwagen konkurrenzlos große Ladevolumen – mehr als doppelt so viel wie im 911. Durch die Bauweise wurde also auch eine völlig neue Kundschaft angesprochen.

Das Bemerkenswerte an den Transaxle-Vorteilen ist, dass sie zu einer Zeit realisiert wurden, in der es noch keine elektronischen Antriebs- und Fahrwerkssysteme gab. Das extrem neutrale und mühelos beherrschbare Fahrverhalten wurde allein durch mechanisch-physikalische Raffinessen herbeigeführt. Das beeindruckte die Fachwelt: So wurde etwa der 928 im Jahr 1978 von einer internationalen Jury als „Car of the Year" ausgezeichnet.

Und die Technik beeindruckt noch heute. Frank Babler, seit 36 Jahren Porsche-Mitarbeiter und in seinen Anfangsjahren im Unternehmen intensiv mit den Transaxle-Modellen beschäftigt, fährt seit 22 Jahren einen 944 S2. „Straßenlage und Spurtreue des Wagens sind herausragend", sagt Babler. „Das Auto fährt sich so frisch, sportlich und mühelos – man glaubt einfach nicht, dass es schon so alt ist."

Die Baureihe 944, eine Weiterentwicklung des 924, wurde von 1981 bis 1991 produziert. Die Variante S2 erschien 1988. Der im Bug platzierte, wassergekühlte Drei-Liter-Vierzylindermotor mit einer Leistung von 155 kW (211 PS) war das zu dieser Zeit hubraumstärkste Reihen-Vierzylinderaggregat in einem Serienfahrzeug.

Die Faszination der Transaxle-Modelle – sie speist sich genau aus dem von Frank Babler beschriebenen lässig-präzisen, jederzeit beherrschbaren Fahrverhalten. Und ebenso aus der bis heute überzeugenden Kombination von Alltagsnutzen, Fahrkomfort und technischem Purismus. Denn die Idee der räumlich getrennten Anordnung von Motor und Getriebe gehört in jene Kategorie technischer Innovationen, die mit überschaubarem Aufwand gleich mehrere Herausforderungen meistern. So gesehen war es kein Zufall, dass ausgerechnet die Konstrukteure bei Porsche damals den Mut aufbrachten, den Sportwagen von Grund auf neu und unerwartet zu denken. Eine Haltung, die wohl niemals unmodern wird.

Info

Text erstmals erschienen im Christophorus Magazin, Ausgabe 418.

Text: Sven Freese
Bilder: Porsche und Jan Steinhauer

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie christophorus@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch



Siraya Schäfer

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@porsche.ch

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2026/historie/porsche-transaxle-modelle-944-schnittmodell-42809.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0cea6f97-2604-4963-bda6-e8355c88d4be.zip

External Links
https://newsletter.newsroom.porsche.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscribe&language=PCH-de
https://christophorus.porsche.com/de.html
https://newsroom.porsche.com/de/historie/transaxle-modelle.html